

Publié le 19 février 2015

Grands travaux du métro rennais : le tunnelier ouvre le bal

Cet événement symbolique marque le coup d'envoi de l'une des plus grosses opérations de travaux publics en France. Les 8,6 kilomètres que devra creuser le tunnelier s'intégreront dans les 14 kilomètres de lignes de métro de la future ligne b, avec leurs 15 stations et 3 parcs relais totalisant 2000 places. Investissement global de ce projet encadré par la Semtcar pour le compte de Rennes Métropole : 1,2 milliard d'euros.



Son parrain est à la hauteur de la tâche qui l'attend : Emmanuel Valls est venu en personne inaugurer le 19 décembre le tunnelier de 86 mètres de long spécialement construit pour la réalisation de la ligne b de métro automatique rennais. La machine géante s'est engouffrée mi-janvier à 20 mètres de profondeur pour au moins deux ans de travail non-stop, nuit et jour, à raison d'un deux mètres par heure selon la nature du terrain. Un groupement d'entreprises piloté par Dodin Campenon Bernard (Vinci Construction) a été chargé de réaliser les 8 kilomètres de tunnel, ainsi que ses 9 stations et 4 puits de secours associés.

Des études et une démarche de management des risques innovantes préalables, à la fois globales et pragmatiques, ont été mises en place et affinées pendant 5 ans par la Semtcar. Objectifs : anticiper et éviter autant que possible les mauvaises surprises inhérentes à ce type de chantier délicat en milieu urbain, et limiter leurs possibles conséquences financières. « Les coûts et délais de l'ensemble du projet seront globalement respectés. La mise en service de la ligne se fera à la date prévue, fin 2019 », affirme Guy Malbrancke, directeur général de la Semtcar, mandatée depuis 2007 par Rennes

métropole pour piloter l'étude et la réalisation de la deuxième ligne de métro. La communication est également à l'ordre du jour pour la Sem. Chaque phase des travaux est accompagnée de mesures d'information des riverains à travers des contacts individuels, des réunions et autres lettres de chantier.

Un soutien de la BEI

Pour éviter des dérapages financiers et tenir le calendrier d'un chantier complexe qui s'étale sur 12 ans, la Semtcar s'appuie aussi sur son expérience acquise lors de la construction de la première ligne de métro automatique rennais. L'ambition est d'optimiser les travaux mais aussi ceux des autres projets voisins. En ligne de mire : permettre une conduite « efficace et harmonieuse » des différents chantiers en cours ou à venir dans le périmètre des travaux, dans une même logique d'optimisation. Quatre Zac sont concernées, dont trois en ville totalisant 200 hectares de surface au sol, et une de 600 hectares en extrémité de ligne.

L'enjeu est considérable pour Rennes Métropole qui porte l'investissement d'1,2 milliard d'euros HT (valeur 2010). Le financement des travaux de la ligne de métro se fait à 40 % par l'emprunt, à 40 % par l'autofinancement et à 20 % par des subventions (1). Pour assurer ce budget, la collectivité locale a obtenu en janvier 2015 un prêt de 300 millions d'euros, courants sur 30 ans, auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), soit la moitié du montant maximum des emprunts prévus, le reste pouvant être couvert par la Caisse des Dépôts.

(1) Subventions de 223 M€ courants (Feder : 12,36 M€ ; État : 90,66 M€ ; Région : 90 M€ ; Conseil général : 30 M€)

Patrick Cros – Naja